NOVOS CLUBES
ESTÃO SURGINDO EM
VÁRIAS CIDADES
(Boletim, pag. 2)

SONHAR: UM BOM COMEÇO
PARA VOCÊ PLANEJAR
A FUTURA MAQUETE
(Via Permanente, pag. 5)

SINALIZAÇÃO:
AGUARDE ALTERNATIVA
MAIS GARANTIDA
(Vagão Postal, pag. 10)

DE REPENTE

Não há vício pior do que nos acomodarmos a determinadas rotinas e chegarmos ao ponto de acreditar que tudo deve ser mantido como tem sido. Todas as formas estão sempre perdendo o sentido que tinham inicialmente, na medida em que seu conteúdo está sempre evoluindo e se aperfeiçoando.

Por isso, não devemos ter medo de experimentar, mesmo as mudanças mais radicais, sempre que suspeitarmos estar fazendo alguma coisa pela mera força de um hábito cujo sentido inicial já se perdeu.

Era compreensível que, até agora, nos esforçássemos por produzir o máximo de matérias possível, pois não havia outra forma de lançar e expandir um boletim mensal como o CENTRO-OESTE. E assuntos não faltam. Mas na medida em que atingimos um universo cada vez maior de modelistas espalhados por todo o País, vai-se tornando mera vaidade insistir em produzir matérias apenas em Brasília. Não somos representativos, não detemos sequer uma pequena parte do conhecimento mais avançado dentro do modelismo nacional.

De repente, chega o momento em que continuamos trabalhando para editar o CENTRO-OESTE, mas as informações que recebemos tornam-se mais importantes do que aquelas de que dispomos, para divulgar entre os leitores.

Estamos nos aproximando rapidamente do número de 1.000 leitores, o que devemos alcançar nas próximas edições. Pode parecer pouco, mas significa que o CENTRO-OESTE já começa a desempenhar, de fato, o papel a que nos propusemos. Brevemente, estaremos editando algumas fotografias, o que representa um ponto decisivo, para a divulgação de todo tipo de técnicas com clareza.

Até aqui, acreditamos que não poderíamos agir de forma diferente de como agimos, distribuindo gratuitamente o CENTRO-OESTE a todo e qualquer modelista de cuja existência tomássemos conhecimento. A SMFB bancou este investimento no desenvolvimento do modelismo ferroviário e, por mais que pensemos, não vemos de que outra forma poderia ter sido.

Mas, dentro de mais duas ou três edições, a distribuição gratuita começará a tornar-se mera aventura. Quanto cobrar? Como instituir a cobrança de assinatura? Como proceder para continuar expandindo o CENTRO-OESTE?

Estas decisões não podem ser tomadas apenas por nós. É preciso pensarmos e debatermos o assunto em conjunto, nos próximos meses.

Temos tempo. Errar por precipitação não se justifica.

CENTRO-OESTE
Boletim Informativo da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA - S.M.F.B.
Nº 11
Nov/85

BOLETIM

ORGANIZAÇÃO DA S.M.F.B.
E TRABALHO DO CENTRO-OESTE
SÃO OS TEMAS DESTE SÁBADO

A organização administrativa da SMFB vem exigindo uma série de reuniões, entre o Presidente, o Diretor Administrativo e o Diretor Financeiro. Ao mesmo tempo, o crescimento do CENTRO-OESTE vem exigindo maior participação de todos, independente das reuniões do 1º sábado de cada mês.

A correspondência está sendo passada para o Nilson, enquanto os anúncios passam à responsabilidade do Luís Alberto.

Estes e outros assuntos devem ser tratados na reunião do próximo dia 2, ainda na sede provisória, à SQS 306, bloco D, apartamento 606, às 16 horas.

Afinal, organizar um clube e construir uma maquete dá trabalho. E muito.

> Na passagem de setembro para outubro, esgotaram-se os exemplares de quatro edições passadas do CENTRO-OESTE, obrigando-nos a repor os estoques para continuarmos oferecendo a coleção completa aos que assim desejarem. Por tratar-se de uma oferta opcional, preferimos aumentar o preço do exemplar atrasado para Cr$ 2.000, de modo a podermos continuar oferecendo gratuitamente a assinatura normal. Os pedidos já remetidos serão atendidos ao preço anterior.

NOVOS CLUBES ABREM
OPÇÕES À PARTICIPAÇÃO DOS
MODELISTAS FERROVIÁRIOS

Novos clubes estão surgindo em várias cidades brasileiras, como no caso de Santa Maria, no interior do Rio Grande do Sul, e de capitais como o Rio e São Paulo, onde o fenômeno reflete a diversidade de pensamento entre diferentes modelistas.

Afinal, um clube pertence aos seus sócios, que lhe imprimem a linha de ação que mais lhes convier.

•

RIO DE JANEIRO - O Luís Otávio (259-9084) e o Hely Arantes (580-8766) já estão se movimentando à procura de um local para criação de um novo clube.

•

SÃO PAULO - O Plínio Ruggiero (815-7506) informa que a Associação Paulista de Ferreomodelismo já manteve contatos com a Secretaria Municipal de Esportes para cessão de um galpão com 660 metros quadrados, onde a sociedade pretende construir maquetes nas principais escalas existentes.

•

SANTA MARIA (RS) - Carlos Engler MacGinity (221-1573) e mais cinco amigos estão se movimentando para criarem um clube, mesmo conhecendo poucos modelistas na cidade. Pedimos aos revendedores gaúchos que cooperem, divulgando a notícia entre os clientes procedentes das cidades mais próximas. O endereço é Rua André Marques, 610.

UMA PUBLICAÇÃO DOS MODELISTAS PARA OS MODELISTAS

CENTRO-OESTE é uma publicação mensal da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA enviada gratuitamente aos modelistas de qualquer região que confirmem o interesse em recebê-lo. Colaborações, consultas, assinaturas e correspondência para a Redação ou para os colaboradores: CAIXA POSTAL 07-0656, CEP 70.359 - Brasília - DF. Números atrasados serão remetidos mediante o envio de Cr$ 2.000 por exemplar, em selos, vale postal ou cheque nominal e cruzado à SMFB. Ao ser notificado, confirme seu endereço para receber mais 6 edições. Jornalista responsável: Flávio R. Cavalcanti, MTb 347/DF. Os artigos podem ser reproduzidos integral ou parcialmente, desde que seja citada a fonte. NÃO PODE SER VENDIDO.

BEIRA DE LINHA

TROQUE OS TONS OUTONAIS
POR UMA LEGÍTIMA
VEGETAÇÃO TROPICAL (II)

Algumas bananeiras darão à sua maquete um toque paisagístico bem brasileiro, bastando um pouco de paciência e o material relacionado abaixo:

A) Tubinho plástico (carga de caneta esferográfica Bic).

B) Folha de alumínio, facilmente encontrada em tampas internas de latas de leite em pó ou bisnagas de dentifrício, de creme de barbear etc.

C) Tinta fosca verde claro e amarelo.

D) Cola-tudo.

E) Tesoura, canivete e gilete.

Após cortar uma tira de alumínio de 14 X 50 mm, vamos dobrá-la no sentido longitudinal, marcar o perfil da folha e cortá-la conforme mostra a Fig. 2. Depois, é só desdobrá-la e, assim, conseguiremos uma

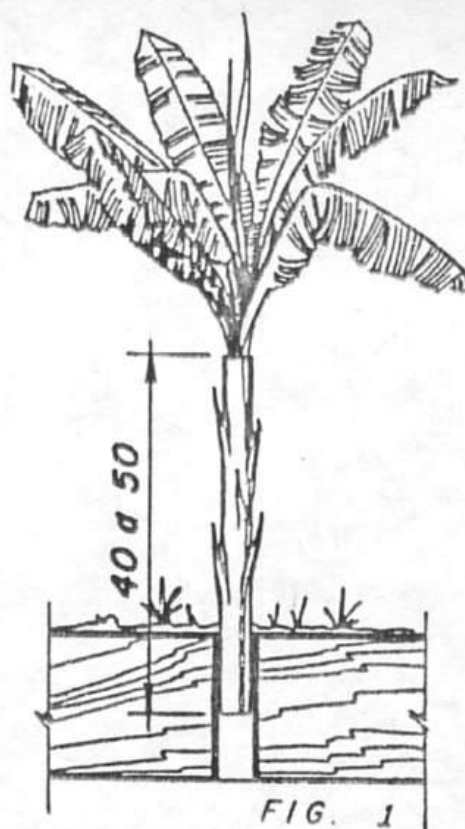
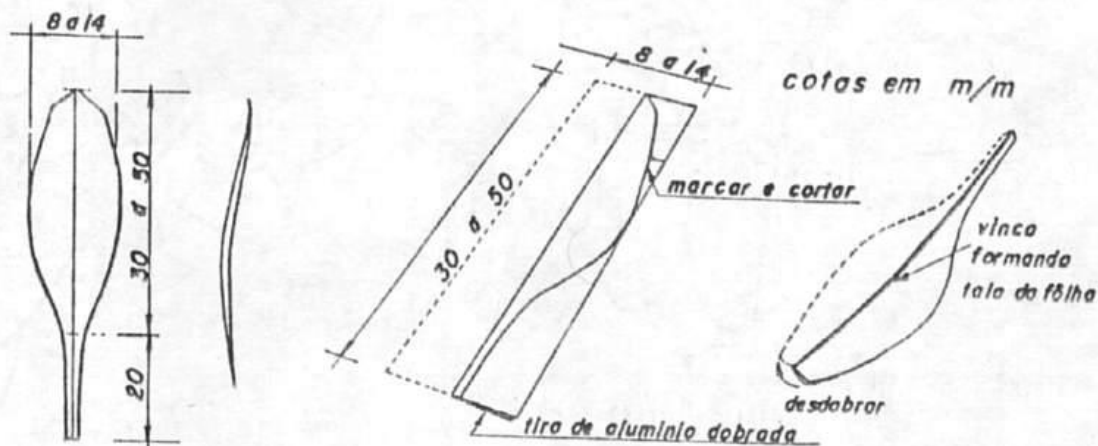
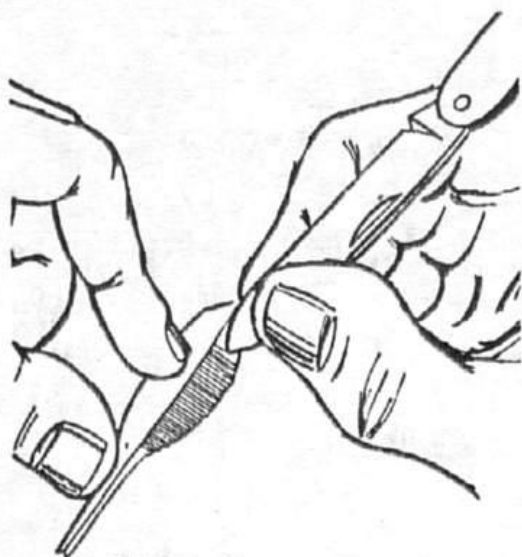
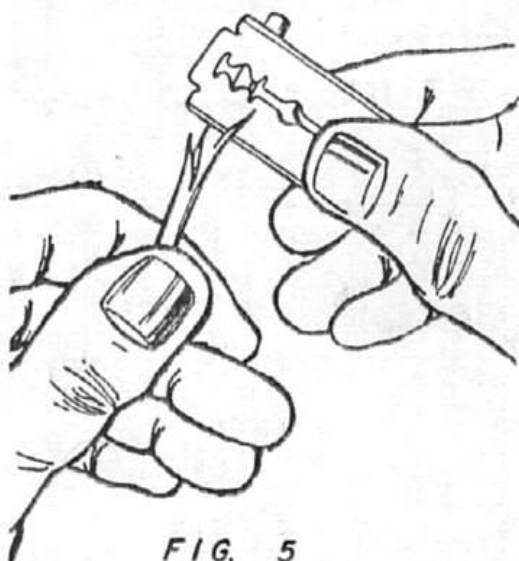
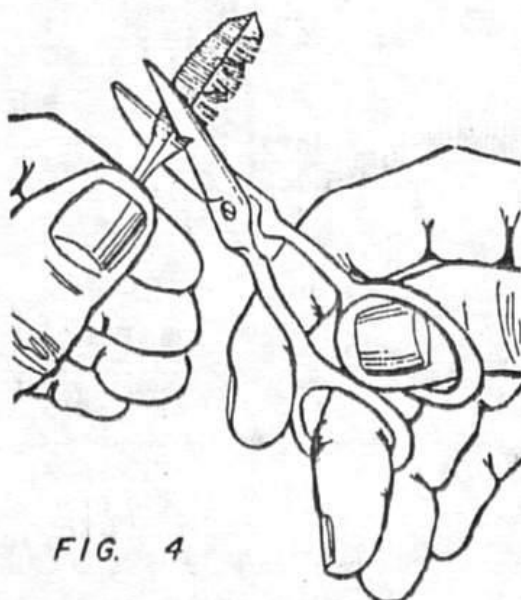
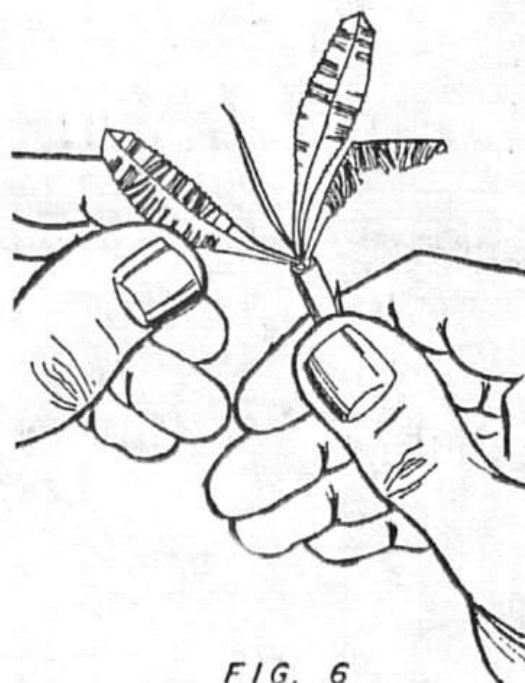



FIG. 2

folha com ambos os lados simétricos e o talo formado pelo vinco da dobra.

Corte para cada bananeira ± 6 folhas nas medidas e formato dados na Fig. 2, variando um pouco o tamanho para obter maior realismo, e um broto central.

Segundo: Faça sulcos transversais ao eixo da folha, com a ponta do canivete do lado cego (dorso) ou uma pequena chave de fenda (Fig. 3).

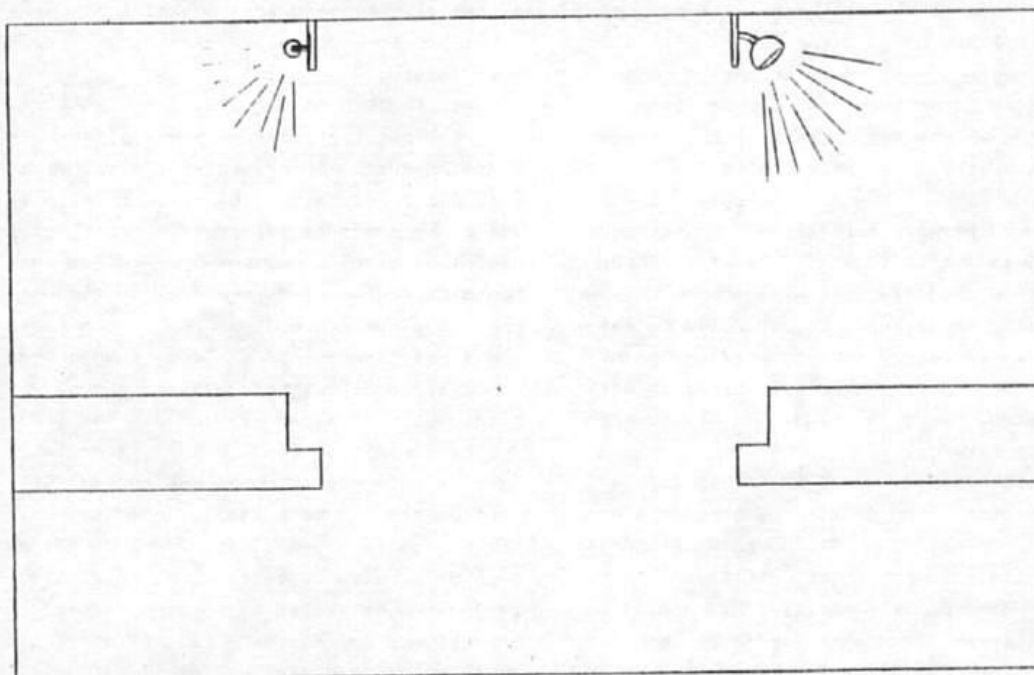
Terceiro: Com a tesoura, faça alguns recortes nas folhas (Fig. 4), observando

que as folhas menores terão poucos ou nenhum recorte, e as maiores, muitos mais.

Quarto: Corte tubinhos plásticos com 40 a 50 mm e faça com gilete pequenos cortes, conforme as Fig. 1 e 5.

Quinto: Para a montagem, introduza os talos das folhas no tubinho plástico e fixe-os com cola-tudo (Fig. 6).

Sexto: Pinte todo o conjunto de verde claro e, nas folhas maiores e mais recortadas, dê um tom amarelado nas pontas. Estas são as folhas mais velhas.

Para obter maior realismo, assente as bananeiras em grupos de três ou mais, sempre nas partes mais baixas da maquete.

Ramiro Nascimento, Belo Horizonte - MG

VIA PERMANENTE

SE NÃO TIVER ESPAÇO, SONHE.
SONHAR É O PRIMEIRO PASSO
PARA UM BOM PLANEJAMENTO

Sonhar com a nova maquete não custa nada e, se aproveitarmos para planejá-la, evitaremos muitos erros de construção.

Passei muitas horas pensando na futura construção, pesando os prós e contras, colocando exigências, procurando esclarecer para mim mesmo o que eu realmente espero de uma maquete.

1) CHEGAR O MAIS PERTO POSSÍVEL DA REALIDADE. Sim, é isto que quero. Assim, pode-se abolir o simples oval, que não existe na verdade. Os trens partem de um lugar e vão para outro. Portanto, tem que haver, no mínimo, duas estações. Os trens saem de uma estação para depois de um certo tempo chegarem ao destino e, a seguir, voltarem. A máquina sendo a vapor, é virada e colocada novamente à frente dos vagões. Aliás, havia máquinas a vapor que andavam com a mesma velocidade em ambas as direções, portanto não eram viradas. Sendo diesel, também não. Apenas, o maquinista troca de lugar. Existem ainda os trens comutadores de puxar/empurrar. No sentido de empurrar, a máquina fica atrás dos vagões e é controlada por controle remoto desde o primeiro vagão, que tem uma cabine de comando.

2) COPIAR UMA SITUAÇÃO VERDADEIRA.

Procurei em uma estrada de ferro do meu agrado algumas estações que servem no meu espaço. Isto quer dizer: colocar uma estação de meio quilômetro de comprimento em menos de seis metros de maquete. É possível, colocando uma estação de cada lado do quarto, formando um "U" com uma estação em cada perna e isolando-as com um bosque ou uma montanha. Até ali, tudo bem. Mas como imitar a distância entre as duas?

3) COLOCANDO UM PÁTIO ESCONDIDO.

Os trens partem de uma estação, mas não podem chegar logo na outra. Tenho que fazer um lugar para os trens desaparecerem e estacionarem por um tempo. O acesso ao pátio de estacionamento pode ser feito dentro da montanha que separa as duas esta-

ções e, como a maquete segue as paredes, pode-se fazer um vão atrás do painel de fundo, escondendo a descida para o subterrâneo. Em 5 metros, a rampa pode ficar dentro de 2,5 por cento, permitindo trens de grande extensão. O pátio oculto fica exatamente debaixo de uma das estações e precisa ser totalmente automático. O trem que entra procura um lugar vago e pára. Posteriormente, pode-se chamá-lo de novo, ou outro trem, manualmente ou por relês de tempo, para aparecer subindo atrás do painel de fundo da outra estação e entrar no horário certo. Tendo a maquete nestas condições, poderemos...

4) IMITAR 24 HORAS EM APENAS 4.

Pretendo reproduzir, em apenas 4 horas, o movimento de 24 horas na ferrovia escolhida como protótipo, utilizando um relógio adequadamente modificado. Assim, os trens partem das duas estações em sentidos contrários, nos horários certos, passam no pátio subterrâneo o tempo necessário (seis vezes menor que o tempo real na ferrovia protótipo) para "percorrer o trajeto" e finalmente chegam à outra estação. Duas pessoas, uma em cada estação, têm as mãos cheias para darem conta de receber e despachar todos estes trens.

5) ÉPOCA ESCOLHIDA.

Também é importante escolher a época certa. A primeira seria antes da I Grande Guerra, a segunda seria entre as duas grandes guerras. Ou talvez uma terceira época, entre a II Guerra Mundial e o início dos anos 60, com a substituição gradativa do vapor pelo diesel. Esta é uma época muito interessante, que atrai muita gente, justamente por oferecer a possibilidade de ter ambas as trações juntas. A quarta opção seria a época moderna mas, neste caso, teria de incluir um museu para justificar a presença das locomotivas veteranas, das quais gosto muito.

6) PROJETO DA MAQUETE.

Tem que ter lugar para as coisas mais indispensáveis, como a caixa d'água, virador, oficinas, carvoeiro, bomba diesel, lavagem de carros de passageiros, pátio para vagões de carga e desvios para estacionamento de vagões. Tudo tem que ser minuciosamente planejado e desenhado. Se a mesa tem acesso apenas por um lado, como no meu caso, não pode ter mais que 1 metro de largura, a fim de alcançar tudo com facilidade. O raio mínimo tem que ser grande e os AMVs (a moda pegou) compridos roubam muito espaço, mas são mais reais. Há muitas coisas a considerar. A altura ideal para a mesa é de 1 metro ou mais. Como os visitantes gostam de apoiar as mãos na maquete, ela terá uma saliência de 12 cm na altura de 80 cm, formada por uma canaleta que vai abrigar todos os fios, relês e conexões ao redor de toda extensão. Isto facilitará as ligações elétricas, que podem ser feitas em pé, em vez de trabalhar debaixo da mesa como um mineiro de carvão ligando tudo. A canaleta terá uma tampa com dobradiças para esconder tudo e, ao mesmo tempo, apoiar o copo de whisky. Mas, antes de começar a construção da maquete, tenho de colocar...

7) A ILUMINAÇÃO.

Existem dois tipos: spot, para imitar o sol, e fluorescentes, para imitar o clarão do dia. Vou colocar ambas em uma tábua de 18 cm de largura, verticalmente colocada, exatamente acima da canaleta, no teto, com as luzes viradas contra a parede. Este tipo de iluminação nunca ofusca os olhos. Apagando as lâmpadas fluorescentes e diminuindo os spots com dimmer, pode-se imitar dia e noite, o que é importante para completar 24 horas, e também para mostrar as luzes nos vagões que, naturalmente, só acendem à noite. Ou, antes da composição entrar num túnel. Mas isto já é assunto para um próximo artigo...

C.S.D. Kristensen, Rio do Sul - SC

(A título de observação, recomendamos notar que nem a altura nem a largura devem ser sempre as recomendadas aqui. Elas devem adaptar-se à estatura de cada modelista, em sua maquete)

ENGENHARIA

DETALHAMENTO FINAL DA
"ESTRUTURA ABERTA" PARA A
E. F. PARANAÍBA - ARAGARÇAS (VI)

Antes de prosseguir com o detalhamento da estrutura de madeira da EFPA, convém voltarmos a um ponto fundamental: o desenho do "traçado" da ferrovia.

Não existe uma maneira "certa" ou "errada" de projetar as linhas da maquete.

Às vezes, desprezamos aquele procedimento prático, de construir um tablado plano e depois começar a fazer experiências com grades rígidas ou flexíveis e AMVs, fixados provisoriamente, até encontrar o traçado que mais nos agrade.

Nos EUA, este método de "tentativa e erro" é ensinado na literatura especializada como uma alternativa válida, inclusive com algumas sofisticações.

Uma delas é cobrir o chão com grandes folhas de papel, acompanhando com sobras o formato aproximado da futura maquete. Cada folha é fixada às demais com adesivo e, sobre o conjunto, o modelista começa a fazer suas experiências, fixando grades e AMVs com alguns pesos.

Uma vez que se encontre o traçado que mais lhe agrade, o modelista vai assinalando no papel o contorno das grades e AMVs e ... eis aí um enorme projeto 1:1.

A alternativa radicalmente oposta é a do modelista que queira projetar o traçado das linhas com ajuda de um computador.

Em suma, não há regras universais, obrigatórias ou definitivas.

Apenas recomendamos que o desenho definitivo seja feito em papel milimetrado e na escala 1:5, permitindo (embora não obrigando a) atingir uma precisão de até meio centímetro. Numa boa papelaria, encontra-se papel milimetrado em rolos com larguras diferentes, para vender "por metro". O que se gasta a mais será muito bem compensado.

Além de facilitar o desenho, o papel ajudará depois a localizar a posição exata de qualquer ponto dentro do projeto, medindo sua distância para outros pontos, tanto na "largura" quanto no "comprimento"

Neste projeto final desenhamos:

1) Os dois lados da base de madeira que sustentará as linhas individuais, conforme a largura adotada, de 60 mm, 75 mm.

2) Os contornos das bases de madeira para os pátios, bocas de mina, locais destinados a indústrias etc. Afinal, estas bases precisarão apoiar-se em algum ponto da estrutura (longarinas, travessas) e portanto devem ser previamente planejadas no formato e dimensões adequadas.

3) Linhas e pátios subterrâneos precisam também ter suas bases e apoios planejados. Para não tornar o projeto confuso demais, faça isto num quadro à parte.

Sobre este projeto, a lápis, desenhe a futura localização dos cavaletes, longarinas e travessas.

Após a montagem dos cavaletes e longarinas, verifique sua verdadeira localização e "corrija" o projeto com caneta vermelha, pois daqui por diante serão seus pontos de referência para toda a construção.

As travessas serão fixadas progressivamente, somente na medida em que cada uma for se tornando necessária, para não atrapalhar inutilmente o acesso e o trabalho no interior da estrutura.

Cada vez que fixar uma travessa, confira também sua verdadeira localização final e "corrija" o projeto em vermelho.

Por este processo, chegamos à planta da carpintaria básica da EFPA, apresentada na Fig. 23. Deixamos de mostrar as linhas, pátios, ramais etc. pois, na escala necessária para caber no CENTRO-OESTE (1:20), acabaríamos apenas mostrando um emaranhado difícil de se entender.

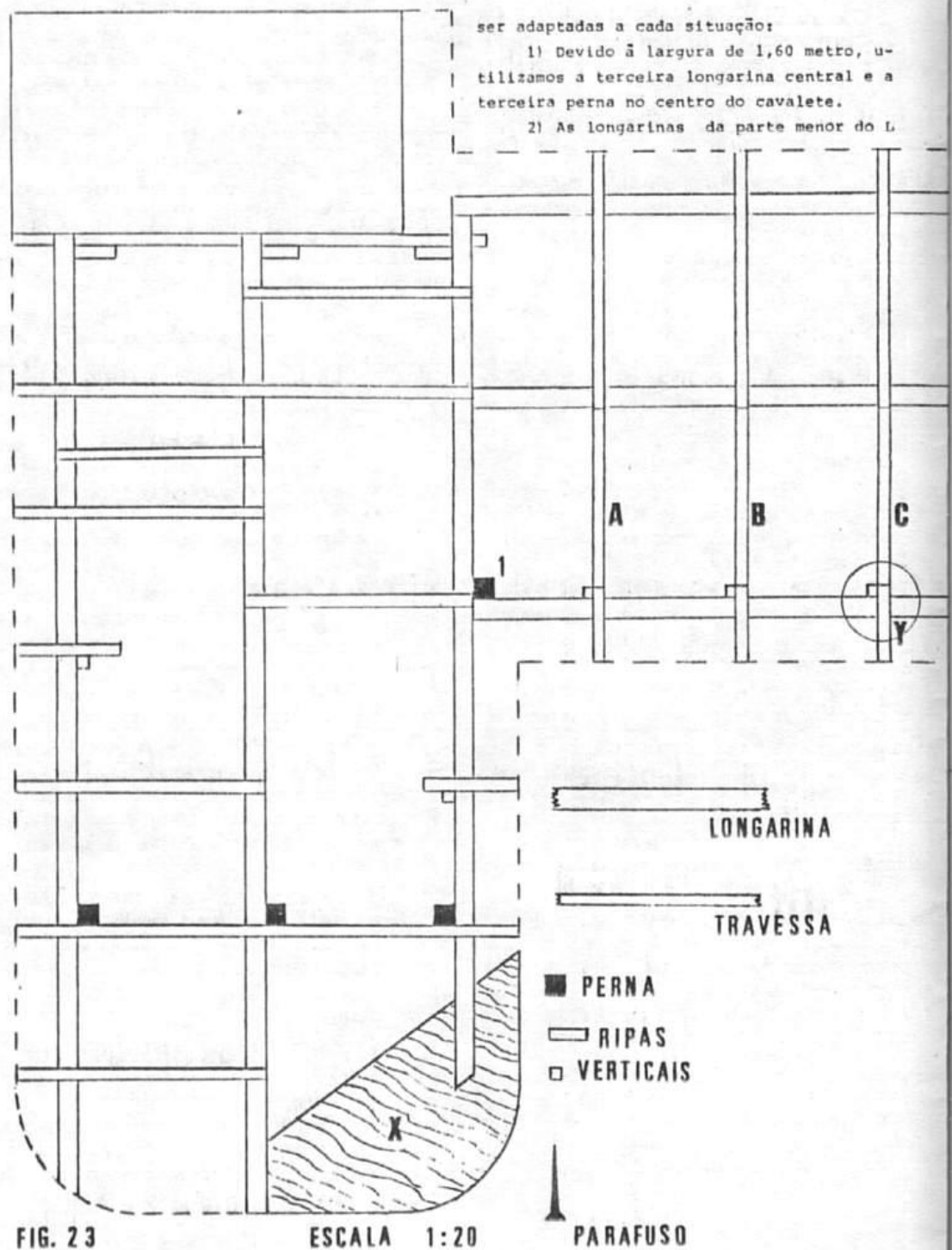
Xerocando as Fig. 6 e 26, bastará sobrepô-las e olhá-las contra uma lâmpada, a fim de observar a existência de pontos de apoio para as linhas, pátios e ramais, em intervalos de cerca de 1/2 metro.

Algumas particularidades da construção da EFPA escapam às regras gerais que, como dissemos, não são universais, devendo

ser adaptadas a cada situação:

1) Devido à largura de 1,60 metro, utilizamos a terceira longarina central e a terceira perna no centro do cavalete.

2) As longarinas da parte menor do L

FIG. 23 ESCALA 1:20

apóiam-se sobre uma tábua chumbada à banqueta de alvenaria. A fixação é feita usando ripas verticais, como na Fig. 21.

3) A junção das duas partes usa o sistema da Fig. 22, exceto atrás, ao lado direito da banqueta, onde há fixação dupla, pelos dois sistemas.

FIG 24

4) Não tínhamos madeira para as mãos-francesas, teríamos de comprar. Mas tínhamos ripas de 50 X 60 mm de madeira de lei, já aparelhada, sobrando. Por isso, substituímos as mãos-francesas por pernas avulsas, numeradas de 1 até 3.

5) As travessas de A até F não são inteiriças, mas sim divididas em três partes cada uma, como na Fig. 24, para facilitar a paisagem do rio ou vereda. Observe que na parte menor do L também não há qualquer travessa no caminho do rio.

A fixação da pequena travessa sobre apenas uma das longarinas é mostrada no detalhe "Y", nas Fig. 23, 24 e 25, por meio do mesmo sistema de ripas verticais.

Sobre as pequenas travessas, ficará o pátio de cruzamento inferior dianteiro.

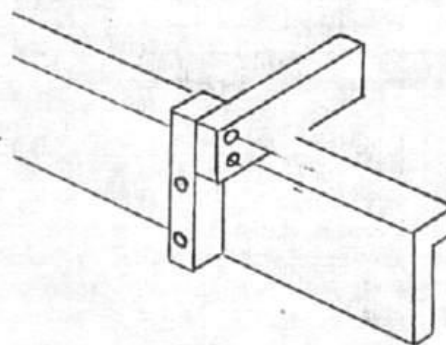



FIG 25

VAGÃO POSTAL

SUSPENDA TUDO QUANTO DIZ
RESPEITO AO SENSOR.
COMPONENTES ESTÃO VARIANDO

"Mudei recentemente para um apartamento maior e agora, vai dar para engrenar na maquete. Tenho acompanhado a série do sensor e sinaleiros, comprei os componentes, fiz a montagem e não funcionou" (Jorge B. Morais, BH - MG). De fato, também estamos tendo problemas, por isso adiamos o resto da série. Fizemos a montagem do primeiro conjunto para teste, antes de publicar, e funcionou. Ao montarmos o segundo conjunto para a EFPA, não funcionou. Quando ligamos o terceiro conjunto, para iniciar novas experiências... ele funcionou. O problema está na conjugação dos transístores e diodos nacionais, que apresentam variações enormes de qualidade. Substituindo o 1N4001 pelo equivalente importado TI808, o problema desaparece. Mas é uma solução inviável para a maioria de nós. A solução mais prática e barata é adaptar o circuito T-Gem, utilizado em todo o mundo, às variações do material disponível. No próximo número.

*

"É com imensa satisfação que envio o meu abraço aos modelistas de Brasília" (Valter F. Bustos - São Paulo - SP).

*

"Gostaria de saber o que vem a ser um engate Kadee" (Milton Ribeiro - Blumenau - SC). Kadee é a marca de uma firma norte-americana que se especializou em produzir unicamente engates de vários tipos e dimensões, um para cada tipo de locomotiva e de vagão existente nos EUA. São engates muito semelhantes aos engates "reais", dispensando os fabricantes de locomotivas e vagões do trabalho (bastante difícil) de reproduzirem, eles mesmos, os engates de diferentes tipos para cada um de seus modelos. Cada modelo norte-americano já traz o encaixe para receber os engates Kadee. Trata-se de um ótimo exemplo de conjugação de esforços entre diferentes fabricantes, nos EUA. Aqui, em vista do mercado ainda reduzido, somente seria viável alguém especializar-se em engates se começasse produzindo apenas um ou dois modelos "universais".

*

"Desejava receber o CENTRO-OESTE, do qual tomei conhecimento através da Hobby Brinquedos, de Porto Alegre" (Olavo J. S. da Costa - Porto Alegre - RS).

*

"Por isso fico tão feliz com a iniciativa de vocês: Ninguém é um "cobra", dono da verdade. Esse tipo de conduta atrai novos adeptos e encoraja os iniciantes a vencer os desafios do hobby. Vocês estão também interligando aqueles que, como eu, sentiam-se isolados como se estivessem numa ilha deserta e só se comunicassem com o mundo exterior através de mensagens dentro de garrafas jogadas ao mar" (Marcos R. Ahorn, São Paulo - SP).

*

"Pela presente confirmo meu endereço e solicito renovação da assinatura" (Allison M. de Oliveira - Rio de Janeiro - RJ).

*

"Ao efetuar compras na Minitec, São Paulo, recebi o CENTRO-OESTE nº 9" (Milton Duarte de Souza - Niterói - RJ).

*

"Apreciei muito a qualidade das matérias e dicas apresentadas" (Angel Martinez Patrocínio - São Paulo - SP).

*

"Gostaria de receber o catálogo da Miniaturas Artesanais. Com ajuda dos modelistas, o CENTRO-OESTE poderia lançar uma campanha 'Fotografe ou desenhe o pátio e as obras de arte de sua cidade' Isto orientará os modelistas na construção de suas maquetes" (Milton J. Santos - Mogi Guaçu - SP). Gostamos da idéia. Aliás, vamos mais longe. Todo material remetido pelos leitores pode ser útil aos demais. Inclusive fotos, a partir dos próximos números.

"Acabo de receber o CENTRO-OESTE nº 9 e já me convenço de que é coisa do nosso amigo comum, o Luís Otávio de Oliveira. Sou eterno admirador do modelismo ferroviário, desde 1949, e gostei imensamente do boletim, que li num gole só. Lamentavelmente, não posso mais participar como antes, mas me satisfaço em acompanhar e constatar, muito feliz, que o modelismo ferroviário - afinal - se desenvolve e se comunica como nos demais países em que o assunto não se limita a simples "brinquedo", elevando-se a artesanato, ou esporte ou qualquer outra definição mais fiel. Ainda possuo bastante material e um pequeno pátio para quando possível, rodar um pouquinho algumas "locos" e vagões, já que me recuso a deixar guardado o equipamento" (O. Menezes - Petrópolis - RJ). Não é sempre que somos honrados com uma carta tão atenciosa de alguém com sua energia e conhecimentos. Podemos abusar? Divida-os com todos nós...

*

"Me interessaria muito a continuação do artigo do Marcos Eduardo sobre a micrófundição em zamak" (Engº Antônio G. Teixeira - Rio - RJ). Já recebemos parte do material para publicação, mas não é do Marcos, que não testou esta técnica. É uma série do Nelson F. de Lima, publicada na antiga Sport Modelismo (1967-1969), editada pelo Walter Nutini. Já estamos em contato com o Nelson, para autorizar a republicação e atualizar o que for preciso.

*

"Senti-me muito honrado em receber o CENTRO-OESTE" (Ismael Zavarize - Rio de Janeiro - RJ).

*

"... uma atitude elogiável, permitindo o intercâmbio entre os modelistas" (Carlos H. Meyer - Joinville - SC).

*

"Tomei conhecimento da SMFB e do CENTRO-OESTE através da Hobby Brinquedos" (Prof. Jayme Barlem - Porto Alegre - RS).

"Gostaria de manter correspondência para troca de fotografias de vagões e locomotivas das nossas ferrovias" (Kelso Medici, R. Coronel Madeira, 68 / 62 - 12.200 - São José dos Campos - SP).

*

"É com prazer que recebo o CENTRO-OESTE nº 9, que mostra ser fruto de um trabalho sério de modelistas entusiastas" (Philippe M. Sevestre - São Paulo - SP).

*

"Foi através deste já conceituado boletim que adquiri os informativos Frateschi" (J. Carlos Menezes - Aracaju - SE).

*

"Em visita à casa de amigos, tomei conhecimento de sua publicação" (Marek J. B. Dobrowolski - São Paulo - SP).

*

"É com grande satisfação que recebi o CENTRO-OESTE" (José Carlos Souza Corrêa - Mairinque - SP).

*

"Gostaria que me enviasse mensalmente as edições do CENTRO-OESTE" (Lars Karl Peuker - Porto Alegre - RS).

*

"Estou enviando esta carta para confirmar o recebimento do CENTRO-OESTE" (Fernando Angelieri - Porto Feliz - SP).

*

"Com grande alegria comunico o recebimento do CENTRO-OESTE nº 8" (Luiz Carlos Gomes da Silva - Macapá - AP).

*

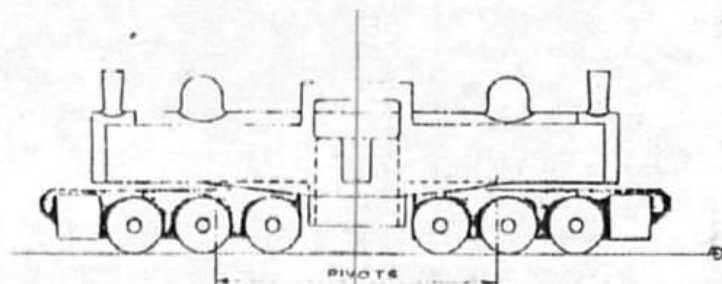
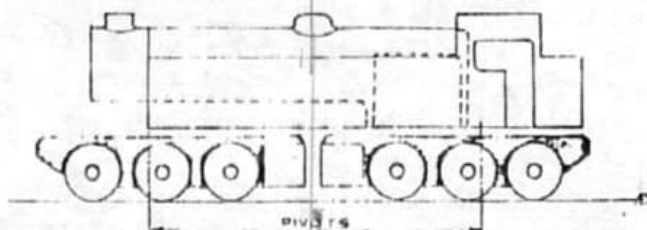
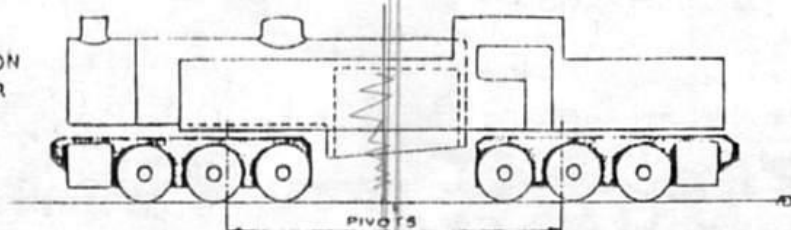
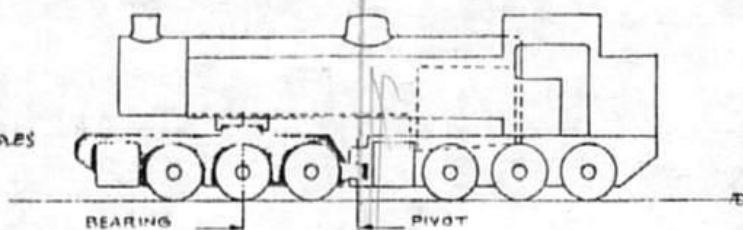
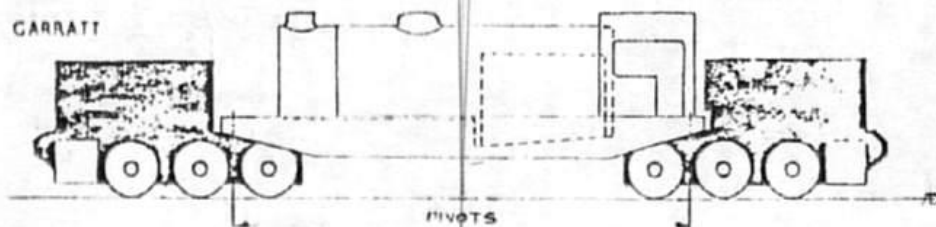
"Gostaria de receber todos os números do CENTRO-OESTE" (Orivaldo Gigliotti - Marília - SP).

*

"Agradeço o recebimento do CENTRO-OESTE nº 8 e felicito-os pela publicação" (Cláudio Sottomayor - Porto Alegre - RS).

*

"Alegrou-me verificar que existe muito mais gente do que imaginava, no hobby" (Luiz Antônio Almeida - Resende - RJ).

FAIRLIE
PIVOTS
MEYER
PIVOTS
KITSON
MEYER
PIVOTS
MALLET
OU
EXPANSÃO SIMPLES
BEARING
PIVOT
GARRATT
PIVOTS

VAPOR

MAIS ALGUNS DADOS SOBRE
AS LOCOMOTIVAS ARTICULADAS
E SUA CLASSIFICAÇÃO

NO CENTRO-OESTE nº 5 ("Classificação Whyte..."), o nome "Mallet" é usado somente para locomotivas articuladas do tipo "compound", ou seja, os cilindros do conjunto motriz dianteiro são de baixa pressão, aproveitando o vapor de exaustão dos cilindros do conjunto motriz traseiro, que são de alta pressão. Este vapor é reaquecido antes de ser reaproveitado.

Quando os quatro cilindros são de alta pressão, a locomotiva é chamada de expansão simples. Por exemplo:

Articulada - Expansão simples:

As locomotivas 2-6-6-2, da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, em bitola métrica. A ABPF está com a nº 204.

Articulada - Compound (Mallet):

Antigas locomotivas da Central do Brasil 0-6-6-0 e 0-8-8-0, bitola 1,60 metro.

O sinal (+), usado, por exemplo, na classificação 2-6-2 + 2-6-2 (também chamada "Double Prairie"), não se aplica somente a "Garratts", mas também à Fairlie, Meyer-Kitson e Meyer (ilustração).

Quanto às locomotivas 339 e 340 da antiga Rede Mineira de Viação, mencionadas no CENTRO-OESTE nº 4, foram construídas aproveitando-se as caldeiras de duas locomotivas tipo "Shay", segundo informações de um mecânico que trabalhava em Divinópolis, na época.

Marcelo Lordeiro, Rio - RJ

A classificação Whyte de locomotivas a vapor e seus nomes mais comuns foram publicados no nº 4 e no nº 5 do CENTRO OESTE, com algumas lacunas agora preenchidas. Uma tabela muito útil foi também publicada na "Resenha" da SR-5, da RFFSA (Curitiba), em sua edição de agosto, incluindo locomotivas diesel.

A loco de rodagem 2-8-8-4 é chamada de Yellowstone, conforme o livro Giants of the Rails, USA, 1944, explicando ainda que o nome deve-se a ter sido utilizada primeiramente na Northern Pacific. O livro mostra outra pertencente à Duluth, Missabe & Iron Range Ry. Ele cita também a 2-6-6-2 Allegheny, construída e utilizada apenas na Chesapeake & Ohio Ry., onde provou um grande sucesso. As locos de cabine frontal tiveram várias versões, todas pertencentes à Southern Pacific Lines. A mais moderna, segundo o livro, é a 4-8-8-2 (e não 4 na traseira). A mais antiga era a 2-8-8-2, conforme foto e descrição do livro Railways of the World, vol. 2, Inglaterra, antes de 1925 " (Luís Otávio Oliveira, Rio - RJ)

BAZAR

MAU-CONTATO NÃO É UM BICHO.
O QUE FALTA, É UM LÍQUIDO
PARA LIMPEZA DOS TRILHOS

Sucessivas menções a problemas de mau contato e as mais variadas soluções sugeridas aqui e ali, na literatura nacional, demonstram claramente a existência de muitas lacunas ainda à espera de que algum fabricante decida preenchê-las.

É o caso, por exemplo, do líquido para limpeza de trilhos, ainda completamente desconhecido da maioria dos modelistas.

Produzido na Europa pela Herkat, trata-se de um líquido não-condutor, absolutamente isento de ácidos ou solventes que venham a atacar o plástico dos dormentes.

Sob o código SR24, é vendido em frascos de 125 ml, a US$ 2,98. O frasco apresenta bico dosador fino, para abastecer o tanque do vagão de limpeza da Herkat e pode ser usado também para a limpeza das lâminas de contato e rodas de locomotivas.

No nosso caso, pode ser aplicado diretamente sobre os trilhos. Pingando algumas gotas até saturar a camurça do vagão limpa trilhos, coloquei-o na frente de uma locomotiva cujas rodas estavam bem sujas e notei, após andar alguns metros, uma melhora sensível. Após uma volta completa na maquete, as rodas ficaram bem limpas. E depois de várias voltas com vagões, constatei que desapareceram as "bolotas" normalmente formadas nas rodas dos vagões após muito uso.

Também desapareceram as faíscas entre as rodas das locomotivas e os trilhos, o que, aliás, considero a função mais importante do SR24. Cada faísca deixa uma marca tanto nos trilhos como nas rodas. Embora pequena, esta marca é suficiente para afastar a roda do trilho um milésimo de milímetro, criando espaço para novas faíscas, e assim por diante, até a parada total da locomotiva, por falta de contato.

Coloquei um pingo de SR24 em cada lâmina de contato das rodas de uma locomotiva, onde normalmente se forma uma crosta de óleo e poeira, causando mau-contato, e constatei uma melhora fora do comum. Com as rodas, trilhos e contatos limpos, tive a sensação de que todo o material fosse novo, outra vez.

O fato do SR24 não ser condutor despertou-me o interesse em fazer uma experiência. Mergulhei uma locomotiva bem suja por inteiro dentro de 1/2 litro de SR24, liguei ao controlador com "jacarés" presos às lâminas de contato e abri um pouco a energia, para ver o que aconteceria. A máquina funcionou perfeitamente. Abri todo o "vapor". As rodas em movimento agitavam o líquido de tal forma, que removia até a sujeira dos cantos mais escondidos.

Mas cuidado: o SR24 não lubrifica. Ao contrário. Dentro do banho, não há perigo, mas depois deve-se lubrificar tudo cuidadosamente. Deixei escorrer bem, até o dia seguinte, lubrifiquei a máquina e ela ficou novinha em folha.

O modelista que tem gerador de fumaça em suas locomotivas pode usar o SR24 também para esta finalidade, pingando diretamente na chaminé com o bico dosador.

Um produto como este é indispensável, em qualquer maquete, para garantir manobras suaves e sem dores de cabeça. Mantenho um frasco sempre à mão, perto do painel de controle, para corrigir rapidamente qualquer problema.

Claes S.D. Kristensen

Claes S. Damgaard Kristensen é modelista ferroviário há 25 anos, detendo vasta experiência no assunto, e viaja com frequência à Europa, acompanhando de perto os lançamentos daquele mercado. A correspondência para o sr. Kristensen deve ser enviada diretamente à Caixa Postal 68, 89.160 - Rio do Sul - SC ou contato pelo fone (0478) 22-0648.

ELETRODESENGATE, CONTROLE
POR PULSOS E SOM DIESEL SERÃO
VENDIDOS SEM INTERMEDIÁRIOS

A Minitec, aparentemente, continuará sendo o único revendedor disposto a trabalhar regularmente com o material da TMS.

Diante disso, o Edgar Távola está partindo para a venda direta, a nível nacional do eletrodesengate, do controlador por pulsos (RC-2100) e do simulador de busina e ruído de máquinas diesel (DS-1200).

Aliás, ele adianta que vai substituir os dois últimos por novos produtos mais sofisticados: um controle por pulsos com tensão variável, portátil, ligado por fio espiralado (fio de telefone) à caixa fixa do transformador, permitindo ao "maquinista" acompanhar os passeios das composições, ao redor da maquete; e um simulador de som duplo, para locomotivas diesel e a vapor.

Os novos lançamentos ainda não têm data fixada, devendo ocorrer somente após esgotar-se o estoque do RC-2100 e do DS-1200 ainda disponível na TMS.

Ao que tudo indica, a TMS deverá distanciar-se cada vez mais da faixa relativamente menor de preços e de sofisticação do CT-5100 e do CT-5200 Frateschi. Além de se reduzir a concorrência, amplia-se a faixa de opções dos modelistas, do mais simples (Lupatelli) ao mais sofisticado (TMS).

ELETRODESENGATE

O eletrodesengate da TMS será lançado em embalagens com seis unidades, segundo o Edgar, devido à necessidade de agrupar os botões de acionamento, evitando encher todo o painel com inúmeros botões isolados e uma peneira de furos para a fiação.

Além das seis bobinas, independentes, o conjunto terá a placa de comandos para aplicação no painel de controle da maquete, fonte (a ser ligada à saída de acessórios do controlador) e peças de fixação.

CANOS DE PVC, DE VÁRIOS
DIÂMETROS, IMITAM TANQUES
DE TODOS OS TIPOS

Depois de vermos e ouvirmos as mais variadas soluções para a construção de tanques de combustíveis de todo tipo, recebemos a sugestão óbvia: por que não utilizar canos de PVC, que podem ser encontrados em lojas de material de construção, inclusive em grandes diâmetros, para "refinarias" ?

S.M.F.B. RECEBE LISTAS

A SMFB recebeu a lista de preços do Bazar Pensilvânia, São Paulo (SP), que já está à disposição dos sócios, com o Luís Mendes (242-4874). Estamos recebendo também, sempre atualizada, a lista da Gepeto.

GUICHÊ DE MERCADORIAS

FAÇO - Projeto e construção de maquete por encomenda. Luís Otávio Oliveira, Rua Dias Ferreira, 116/205, Leblon, 22.431 - Rio de Janeiro - RJ, ou (021) 259-9084.

•

COMPRO - Ou troco. Locomotivas C+C diesel, qualquer modelo, e também GP-9 ou GP-7 da Athearn, nova ou usada, em bom estado. Leandro D'Tódaro, Av. Bandeirantes, 610, Centro - 14.800 - Araraquara - SP.

•

VENDO - Locomotiva escala N da Minitrix tipo Pacific (4-6-2) Santa Fe por US$ 50,00. Ben Lam, R. Bagé, 136/64, CEP 04.012 - São Paulo - SP, ou (011) 571-7097.

•

DISPONHO - Dos catálogos Kibri, Liliput, Heljan, Herkat e Roco 84/85 que possuo, pela metade do preço, motivo já estou recebendo os catálogos 85/86. Também estou desfazendo-me de vagões, locomotivas e acessórios que não se enquadram em minha nova maquete. C.S.D. Kristensen, Caixa Postal 68, 89.160 - Rio do Sul - SC, (0478) 22-0648.

TELÉGRAFO

ESPORTE MODELISMO DÁ DESTAQUE
AO MODELISMO FERROVIÁRIO.
MAS NÃO CITA AS FONTES

Foi uma agradável surpresa, para os modelistas ferroviários, encontrar na edição nº 21 de Esporte Modelismo um total de nada menos que 8 páginas dedicadas a esta modalidade, entre notícias e projetos.

De parabéns, o modelista Horst Erwin Wolff, de São Paulo, pelo excelente artigo sobre o funcionamento das locomotivas a vapor reais, cuja continuação aguardamos com ansiedade para breve.

Infelizmente, para quem assina o CENTRO-OESTE e o Informativo Frateschi, as outras 6 páginas são apenas repetitivas.

Para quem (ainda) não conhece o CENTRO-OESTE, ficou incompreensível saber que a 8X8 chegará às lojas "em julho" e que "o Gilberto (552-1965) e o Flávio (568-2183) presenciaram alguns testes" em março.

-- O que vem a ser essa tal "opinião do CENTRO-OESTE?" -- devem estar perguntando os leitores de Esporte Modelismo.

Enfim, aplaudimos que a revista tenha divulgado o nosso artigo sobre a Associação Mineira de Ferreomodelismo (AMF), fundada em 1964, após manter total silêncio, por três anos e 20 edições.

E.F.V.M. E E.F. CARAJÁS

Alguns dados interessantes sobre a EF Vitória-Minas e, principalmente, sobre a EF Carajás poderão ser encontrados na edição de novembro da revista Brasil Mineral, da Editora Signus, R. Bartolomeu Zunega, 175 - CEP 05.426 - São Paulo - SP.

Como costuma acontecer neste tipo de publicações especializadas, em edições dedicadas a uma empresa estatal, além das reportagens técnicas e fotográficas, também é comum encontrar anúncios de vários fornecedores, com fotos e especificações dos equipamentos ferroviários e de mineração.

RFFSA APONTA AS ALTERNATIVAS
PARA A CONTINUAÇÃO DOS
RAMAIS DEFICITÁRIOS

A erradicação de ramais ferroviários deficitários é atribuição do Congresso Nacional, segundo afirmou o presidente da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), engº Osíris Stenghel Guimarães, a propósito de notícias insistentemente veiculadas no Nordeste, de que a região seria atingida pelo acordo do Banco Mundial.

O presidente da RFFSA explicou que a cláusula embutida no empréstimo de US$ 200 milhões prevê a redução de 2,5 por cento nos custos anuais das linhas da região, cabendo sempre ao Governo a opção de manter os ramais "não estáveis", por razões sociais, políticas ou estratégicas.

(O Globo, 11/out/85)

CONCORRÊNCIA

A Fiat do Brasil está negociando com a CVRD tarifas especiais para o transporte de veículos zero quilômetro por ferrovia, para exportação pelo porto de Vitória.

A empresa deve fechar o ano com a exportação de 66 mil veículos, transportados por caminhões de Betim ao Rio de Janeiro e ali embarcados mediante uma taxa portuária de Cr$ 80 mil por veículo, considerada muito elevada pela Fiat.

O progressivo esvaziamento do porto do Rio de Janeiro, diante do Corredor do Cerrado da CVRD, e da agressividade comercial capixaba, já está preocupando empresários e autoridades fluminenses.

(O Globo, 17/out/85)

NORMAS TÉCNICAS

As normas adotadas no Brasil poderão ser adquiridas na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), Av. 13 de Maio, 13 - 28º, CEP 20.031 - Rio - RJ.